

**Skatteministeriet**J.nr 2004-518-0114

**Den**Spørgsmål Fejl! Intet bogmærkenavn opgivet.22 2

Til  
Folketingets Skatteudvalg

Hermed fremsendes svar på spørgsmål nr.2 af 8. oktober.  
(Alm. del).

Kristian Jensen

/John Fuhrman

**Spørgsmål:**

Ministeren bedes kommentere henvendelsen fra John Krogh Johansen vedrørende øgede ejerafgifter i stedet for lavere registreringsafgifter.

”Jeg vil gerne vide hvor langt, bilen jeg evt. køber til erstatning for min go’ e gamle Golf diesel, som kører 18-20 km/l, skal køre pr. l brændstof for, i dens forventede levetid, at kunne opveje den mængde energi og råstoffer, der anvendtes til fremstillingen af denne bil?

Dette set i sammenhæng med muligheden af fortsat vedligehold og drift af ovennævnte Golf.

Vi fik minimal glæde af pinsepakken. Nu skal vi så til at betale mere for at benytte vores økonomiske og velholdte bil. Kun fordi det hellige mantra, tilsyneladende, hedder økonomisk vækst gennem forbrug.

Jeg nægter at tro at en at markedets nye biler vil være så meget mere økonomisk og have så meget mindre emission, at fremstillingsomkostningerne og/eller energiforbruget nogen sinde vil kunne opvejes.

Det ligner mest af alt, endnu, et forslag der vender den tungeste ende nedad!

Vi er mange der aldrig vil få glæde af lavere registreringsafgifter. Vi vil derimod tydeligt kunne mærke øgede omkostninger på ejerafgifter som ikke kan mindskes ved at køre lidt mindre en dårlig måned.”

**Svar:**

Lad mig indledningsvis fastslå, at det forslag, der hentydes til i spørgsmålet, ikke er et forslag fra regeringen.

Tværtimod, regeringen har indført skattestop for ejer- og vægtafgifterne, hvilket har lettet disse afgifter med ca. 600 mio. kr. i 2004 i forhold til de tidligere regler. I 2005 vil beløbet stige til ca. 900 mio. kr. Derudover har regeringen indført nedslag i registreringsafgiften ved ekstraordinære store stigninger i bilpriserne.

Jeg kan forsikre, at regeringen ikke har planer om at øge ejerafgiften eller vægtafgiften.

Muligvis refereres der i spørgsmålet til et forslag om at omlægge bilafgifterne, som bilorganisationerne har udarbejdet. Uden med sikkerhed at vide, at det er tilfældet, vedlægger jeg til udvalgets orientering forslaget, som jeg har fået fra FDM, samt mit svar med tilhørende baggrundsnotat.

Jeg vil herefter søge at besvare den mere tekniske del af spørgsmålet, som vedrører udviklingen i bilernes emissioner og brændstofforbrug.

Der betragtes emissionerne fra NO<sub>x</sub>, kulbrinte (HC) samt CO<sub>2</sub> og for dieselbilernes vedkommende også fra partikler. Skadevirkningerne af disse emissioner fremgår af nedenstående skema.

Emission	Miljøeffekt	Sundhedseffekt
CO <sub>2</sub>	Klima: Global opvarmning	-
Partikler	-	Kræftfremkaldende effekt (lungekræft) Forøger risikoen for hjertekarsygdomme og deraf følgende dødsfald. Generer luftvejene og medfører øget forekomst af eksempelvis bronkitis og astma.
NO <sub>x</sub>	Regionale effekter: Forsuring Eutrofiering (overgødsning) Medvirker til dannelse af jordnær ozon, som skader afgrøder	NO <sub>2</sub> generer luftvejene. Kan f.eks. forværre astmatiske lidelser. Ozon kan give irritation i øjne og hals, og nedsætte den fysiske præstationsevne
Kulbrinter (HC)	Medvirker til ozondannelse	Kan give irritation i øjne og hals. Bl.a. benzen og PAH anses for kræftfremkaldende

Kilde: Omlægning af registreringsafgiften, Skatteministeriet, april 2003

For en benzinbil vil de samlede omkostninger ved emission af NO<sub>x</sub>, kulbrinte og CO<sub>2</sub> i 2006, når nye euronormer træder kraft, være reduceret med 79 pct. i forhold til 1990, jf. tabel 1. Størstedelen af reduktionen sker for NO<sub>x</sub> og HC, der vil blive reduceret med 96 pct., mens CO<sub>2</sub> kun vil blive reduceret med 10 pct. i samme periode.

**Tabel 1. Omkostninger (NO<sub>x</sub>, HC, CO<sub>2</sub>) for nye benzin-personbiler 1990-2001**

År	NO <sub>x</sub> og HC (kr./km)	NO <sub>x</sub> og HC (indekseret)	CO <sub>2</sub> (kr./km)	CO <sub>2</sub> (indekseret)	NO <sub>x</sub> , HC og CO <sub>2</sub> (indekseret)
1990	0,222	100	0,050	100	100
1991	0,058	26	0,050	100	40
1992	0,058	26	0,050	100	40
1993	0,058	26	0,050	100	40

1994	0,058	26	0,050	100	40
1995	0,058	26	0,050	100	40
1996	0,058	26	0,050	100	40
1997	0,030	13	0,050	100	29
1998	0,030	13	0,049	98	29
1999	0,030	13	0,048	96	29
2000	0,030	13	0,047	95	28
2001	0,018	8	0,048	96	24
2006	0,009	4	0,048	96	21

Anm. Til beregningerne er anvendt følgende emissionsfaktorer: For luftemissioner ekskl. CO<sub>2</sub> er for 1990 anvendt Miljøstyrelsens skøn over faktiske emissioner. For luftemissioner ekskl. CO<sub>2</sub> er for 1991-2001 anvendt Euronormtal, hvilket giver en mindre overvurdering. For CO<sub>2</sub> er for 1997-2000 anvendt tal fra Danmarks Statistik, for 2001 tal fra Færdselsstyrelsen, mens emissionen 1990-1996 er antaget at være på 1997-niveau. Som enhedspriser er anvendt Det Økonomiske Råd, 2002. For 2006 er anvendt euro4-normen for NO<sub>x</sub> og HC, mens CO<sub>2</sub>-emissionen er fastholdt på 2001-niveauet.

Kilde: Omlægning af registreringsafgiften, Skatteministeriet, april 2003

Tabel 2 viser en tilsvarende opgørelse for en dieselbil. Udover NO<sub>x</sub>, kulbrinte og CO<sub>2</sub> er også omkostningerne ved partikelforurening medtaget. Den samlede reduktion i omkostningerne er på 72 pct. CO<sub>2</sub> vil være reduceret med 33 pct. og NO<sub>x</sub>, kulbrinte og partikler med 85 pct., jf. tabel 2.

**Tabel 2. Omkostninger (NO<sub>x</sub>, HC, partikler, CO<sub>2</sub>) for nye diesel-personbiler 1990-2001**

År	NO <sub>x</sub> , HC og partikler (kr./km)	CO <sub>2</sub> NO <sub>x</sub> , HC og CO <sub>2</sub> partikler (indekseret)	(kr./km)	(indekseret)	NO <sub>x</sub> , HC, partikler og CO <sub>2</sub> (indekseret)
1990	0,224	100	0,043	100	100
1991	0,142	63	0,043	100	69
1992	0,142	63	0,043	100	69
1993	0,142	63	0,043	100	69
1994	0,142	63	0,043	100	69
1995	0,142	63	0,043	100	69
1996	0,142	63	0,043	100	69
1997	0,093	42	0,043	100	51
1998	0,093	42	0,041	96	50
1999	0,093	42	0,040	92	50
2000	0,093	42	0,037	86	49
2001	0,068	30	0,039	91	40
2006	0,035	15	0,039	91	28

Anm. Se anm. til tabel 1.

Kilde: Omlægning af registreringsafgiften, Skatteministeriet, april 2003

Der er således ikke tvivl om, at nyere biler er mere miljøvenlige end ældre biler.

I spørgsmålet rejses der tvivl om, hvorvidt fremstillingsomkostningerne og/eller energiforbruget ved udskiftning af bil kan opveje, at nyere biler er mere økonomiske.

Der skal i den forbindelse sondres mellem to typer omkostninger. Den ene type er direkte omkostninger ved fremstilling, besiddelse og brug af bil. De direkte omkostninger er f.eks. arbejds løn, materialeudgifter, udgifter til reparation og vedligehold samt udgifter til motorbrændstof.

Den anden type omkostninger er eksterne omkostninger, som er karakteriseret ved, at det er omkostninger, der pålægges samfundet eller omgivelserne, f.eks. i form af miljøbelastning som følge af emission af gasser og partikler, men som ikke direkte betales af forureneren. Det kan dog ske indirekte via afgifter som f.eks. energifgifterne.

Det er min opfattelse, at det først og fremmest er den sidste type omkostninger, dvs. omkostninger vedr. forurening, der refereres til i spørgsmålet.

Skatteministeriet har ikke kendskab til analyser, der belyser energi- og råstofforbrug ved produktion af nye biler eller over bilers livscyklus. Spørgsmålet har endvidere været forelagt Energistyrelsen og Miljøstyrelsen, der ligeledes ikke har kendskab til analyser af denne slags.

En sådan analyse ville under alle omstændigheder være meget kompliceret og formentlig upræcis, idet der i princippet skal medtages forbrug af energi og emissioner af miljøskadelige stoffer i alle direkte og indirekte produktionsled frem til fremstillingen af den færdige bil. Det vil f.eks. sige udvinding af råstoffer, transport af råstoffer og komponenter, forarbejdelse, bygning af fabrikker, befording af medarbejdere til og fra bilfabrikkerne mv.

Det er således ikke muligt at give et præcist svar på spørgsmålet.

Det må dog formodes, at langt størstedelen af energiforbruget i en bils samlede livscyklus udgøres af motorbrændstof.

Med udgangspunkt i tabel 1 og 2 ovenfor kan det beregnes, at en benzinbil fra 1990 vil forurene for i alt ca. 66.000 kr. i bilens levetid som følge af kørsel, forudsat at bilen kører 240.000 km inden den skrottes. For en benzinbil årgang 2006 vil beløbet blive forureningsomkostninger på ca. 16.000 kr. i bilens levetid under samme forudsætninger, jf. tabel 3.

Omkostningerne ved emission fra benziner er således fra 1990 til 2006 reduceret med 50.000 kr. pr. bil. For dieseler er reduktionen på 42.000 kr.

**Tabel 3. Samlede emissionsomkostninger ved 240.000 km's kørsel af biler fra 1990 og 2006**

Kr.	Benzinbiler	Dieselbiler
Årgang 1990	66.000	68.000
Årgang 2006	16.000	26.000
Forskel	50.000	42.000

Kilde: Tabel 1 og tabel 2

Anm: Forudsat 240.000 km's kørsel

Tabel 3 kan ikke fortolkes således, at der er 50.000 kr. i omkostninger ved at udskifte en gammel brugt benzinbil fra 1990 med en helt ny bil, idet en bil fra 1990 sædvanligvis vil have et begrænset antal kilometer tilbage. Hvis den gamle bil f.eks. har kørt 180.000 km vil den direkte besparelse i emissionsomkostninger ved skifte kun være f.eks.  $\frac{3}{4}$  af de 50.000 kr. Hertil kommer en senere gevinst ved at den nye bil tidligere vil skulle udskiftes med en endnu nyere bil, der formentlig vil være endnu mere miljøvenlig, og at det gentager sig ved senere skifte, men den samlede reduktion vil aldrig komme over 50.000 kr.

Så vidt besparelsen i miljøomkostninger ved udskiftning af bilparken. Hvad angår de eksterne omkostninger ved bilfremstilling er det som nævnt ikke muligt at svare herpå og dermed heller ikke om udskiftning af bilparken ud fra et miljømæssigt eller energimæssigt synspunkt er hensigtsmæssig.